



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

# ÅRSRAPPORT

2019



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Indholdsfortegnelse

Indledning .....	4
1. Påtegning af det samlede regnskab.....	4
2. Beretning.....	5
2.1 Præsentation af virksomheden.....	5
2.2 Ledelsesberetning .....	7
2.3 Kerneopgaver og ressourcer .....	11
3. Regnskab.....	18
3.1 Anvendte regnskabspraksis .....	18
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03) .....	19
Tabel 6.....	19
Resultatopgørelse .....	19
3.3 Balance.....	21
3.4 Egenkapitalforklaring .....	23
3.5 Likviditet og låneramme.....	23
3.6 Opfølgning på løsumsloft.....	24
3.7 Bevillingsregnskabet.....	24
4. Bilag .....	25
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance .....	25
4.2 Indtægtsdækket virksomhed .....	26
4.3 Gebyrfinansieret virksomhed .....	26
4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter .....	26
4.5 Forelagte investeringer .....	26



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

---

4.6 It-omkostninger .....	26
4.7 Supplerende bilag .....	26



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (December 2019) og Regnskabsbekendtgørelsen § 2 Inkl. stk. 2 og 3.

Efter dispensation fra Moderniseringsstyrelsen aflægger Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane en mindre omfattende årsrapport jf. afsnit 1.5 i "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" af december 2019.

Alle regnskabsmæssige tal, der fremgår af rapporten, er udtræk fra Statens Koncern System (SKS) samt baseret på Intern data.

### 1. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten er aflagt i henhold til Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen af 27. februar 2018.

Årsrapporten omfatter hovedkonto §28.12.03 på finansloven som Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, CVR-nr. 25775910, er ansvarlig for, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2019.

Det tilkendegives hermed

1. at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser, herunder at målopstillingen og målrapporteringen i årsrapporten er fyldestgørende,
2. at de dispositioner, som er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, og
3. at der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning af de midler og ved driften af den institution, der er omfattet af årsrapporten.

København, den 13/3 2020

Departementschef Jacob Helnsen  
Transport- og Boligministeriet

Ringsted, den 24. februar 2020

Chef Martin Puggaard  
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

## 2. Beretning

### 2.1 Præsentation af virksomheden

#### Virksomhedens omfang

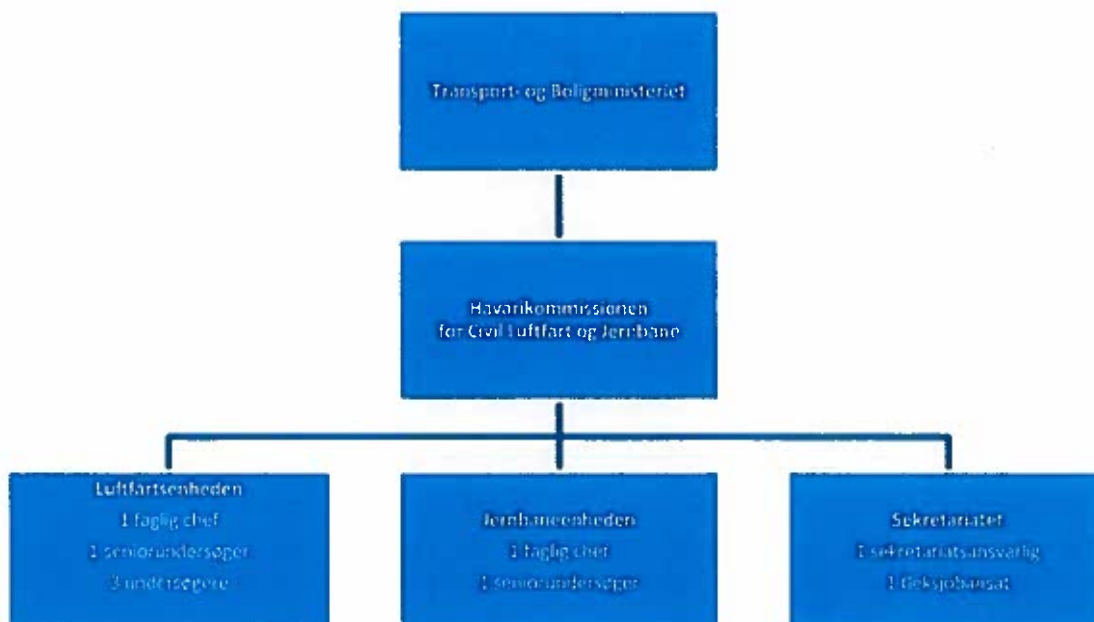
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transport- og Boligministeriet.

Havarikommisionen består af otte årsværk, og er fordelt på otte medarbejdere, der er organiseret i to faglige enheder Luftfartsenheden og Jernbaneenheden, og i en støttefunktion Sekretariatet. Ud over de otte årsværk, har Havarikommisionen en fleksjobmedarbejder ansat på 12 timer ugentligt.

Ledelsen består af cheferne for de to faglige enheder:

- *Martin Puggaard*, chef for Havarikommisionen og faglig chef for Luftfartsenheden
- *Bo Haaning*, souschef for Havarikommisionen og faglig chef for Jernbaneenheden

Organisationsdiagram:





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

---

### Mission og vision

Gennem vores mission og vision ønsker Havarikommisionen at fortælle omverdenen, hvad vi gør, hvordan vi arbejder, og hvad vi vil sikre og udvikle i Havarikommisionens fremtid.

Missionen udtrykker det fundamentale i Havarikommisionens virke. Visionen viser elementer, som er vigtige for Havarikommisionens grundlæggende eksistens, og hvor vi ønsker at stå i forhold til både eksterne og interne interessenter i vores undersøgelser.

#### Missionen

Havarikommisionen skal gennem uvildige sikkerhedsundersøgelser *forebygge* havarier, ulykker og hændelser inden for civil luftfart og jernbane.

#### Visionen

Ud fra den kontekst som gør sig gældende, har Havarikommisionen formuleret sin vision som følger

- vi leverer et undersøgelsesresultat af høj faglig kvalitet inden for en tidshorisont, som gør, at resultatet får så afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde som muligt.
- vores rolle er objektiv og uvildig, og der er aldrig tvivl om vores integritet.
- Havarikommisionen er en attraktiv faglig samspilspartner i en større sammenhæng og som arbejdsplads.

#### Værdierne

Et godt samarbejde handler blandt andet om kommunikation med og forventninger til hinanden. Det gælder både for en arbejdsplads, men i stor grad også for den omverden vi kommunikerer med. Derfor har vi tydeliggjort de værdikendetegn, som tegner Havarikommisionen både internt og eksternt.

Vores arbejdsplads skal være god og attraktiv samt være et sted, hvor faglighed udfordres og mellemmenneskelig relationer udvikles samtidig med, at alle yder deres bedste og dermed gør en forskel.

#### Kerneopgaver

Havarikommisionens opgaver er knyttet til undersøgelser af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt eventuelle sikkerhedsanbefalinger primært til sikkerhedsmyndigheder. Inden for begge transportformer indgår Havarikommisionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde, der omfatter rapportering, gensidig støtte og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

Havarikommisionen varetager også de opgaver, der relaterer sig til styring, rapportering, formidling, samarbejde mv. for sådanne statslige institutioner.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 2.2 Ledelsesberetning

#### Underretninger til Havarikommissionen

Ved modtagelse af underretninger på enten luftfarts- eller på jernbaneområdet foretager Havarikommissionen en indledende undersøgelse, som har to formål: at afdække, hvorvidt det indberettede hører under kommissionens undersøgelsesforpligtigelse samt at afdække, hvilke sikkerhedsmæssige erfaringer en undersøgelse må forventes at lede til.

Luftfartsenheden modtog 95 underretninger i 2019.

18 af underretningerne til luftfartsenheden vurderedes i forbindelse med den indledende undersøgelse at høre under luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelser og blev genstand for yderligere undersøgelse.

Derudover var Luftfartsenheden tilknyttet som akkrediteret repræsentant til en undersøgelse, hvor anden stat var ansvarlig for undersøgelsen. Luftfartsenhedens rolle som akkrediteret repræsentant var jævnfør de internationale standarder i ICAO Anneks 13, hvor anden stat kan anmode om deltagelse såfremt der er danske statsborgere eller danske registrerede luftfartøjer involveret eller hvor oplysninger indhentes i Danmark.

Jernbaneenheden modtog 122 underretninger i 2019.

46 af underretningerne vedrørte selvmord eller selvmordsforsøg, hvor Havarikommissionen ikke er forpligtiget til at iværksætte en undersøgelse.

Efter indledende undersøgelser blev fem af de resterende 71 underretninger genstand for yderligere undersøgelse.

#### Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2019 inden for luftfartsområdet.

Inden for den kommercielle luftfart optog specielt fem undersøgelsessager dele af luftfartsenhedens ressourcer.

De fem undersøgelsessager fordelte sig på tre sager med fastvinget fly og to sager med helikoptere.

Den 8. februar 2019 landede en Airbus A321 i Billund Lufthavn under kraftig og stødende sidevind. Under landingen kom flyets haleparti i kontakt med landingsbanen (tail strike). Grundet skaderne på halepartiet blev det indtrufne klassificeret som et havari.

Under opstart af en Airbus EC 175 B helikopter på Esbjerg Luftfart den 23. februar 2019, opstod der skader på et rotorblad. Skaderne opstod som resultat af kontakt mellem rotorbladet og et stykke værktøj, der var glemt i forbindelse med et 50 timers vedligeholdelseeftersyn. Grundet skaderne på rotorbladet blev det indtrufne klassificeret som en alvorlig hændelse.

Den 30. maj 2019 afbrød en DHC-8-200 starten fra Nuuk Lufthavn. Da flyet under startløbet havde opnået den hastighed, hvorved det skulle rotere og lette fra startbanen, littede flyet ikke. Piloterne afbrød starten og taxiede tilbage til standpladsen. Efterfølgende gennemgang af flyets masse og balance viste, at der var forskel på de aktuelle passagervægte og de standard passagervægte, som anvendes til planlægning jævnfør EASA regelsæt på området. Der opstod ingen



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

skader på fly eller ombordværende, men idet det indtrufne under lidt andre omstændigheder kunne have resulteret i et havari, blev det indtrufne klassificeret som en alvorlig hændelse.

Under en sling-operation med en AS350 helikopter i Grønland den 24. juni 2019, mistede piloten visuel reference til omgivelserne på grund af skyer. Tab af visuel reference ledte til rumlig desorientering for piloten, og som følge heraf kolliderede helikopteren med jorden. Der opstod ingen personskader, men ud fra skadernes omfang på helikopteren, blev det indtrufne klassificeret som et havari.

Natten mellem den 5. og 6. august 2019 landede en Cessna 560 XL ca. 390 m før bane 10R i Århus Lufthavn. Der opstod brand i flyet under landingen, men alle ombordværende kom uskadede ud af flyet. Skaderne på flyet ledte til klassifikationen havari.

Alle fem ovenstående undersøgelser indeholdte faktorer, der ledte til undersøgelser af organisatoriske forhold for at afdække forholdenes betydning for det indtrufne. Undersøgelse af organisatoriske forhold er typisk en ressourcekrævende proces, hvilket var årsagen til at de tog en del af enhedens ressourcer.

Inden for privatflyvning (General Aviation) indtraf to havarier, som også optog en del af enhedens ressourcer.

Den 28. juli 2019 spilstartede et svævefly fra Tølløse Svæveflyveplads, som del af en omskolingsflyvning. Under spilstarten knækkede spiliwiren i ca. 295 fods højde (90 m), og svæveflyverelevnen foretog et venstredrej tilbage for landing. Under den sidste del af returflyvningen, gik svæveflyet ind i et spind. Svæveflyet kolliderede med jorden, og svæveflyverelevnen omkom ved havariet.

Den 6. juni 2019 var et Diamond DA40D fly på instrumentflyvning fra Roskilde Lufthavn til Rønne Lufthavn. Under ILS-indflyvning til bane 29, kom flyet under den angivne glidevinkel og beslutningshøjde, hvilket ledte til en kontrolleret flyvning ind i træer. Ved havariet kom både piloten og passageren alvorligt til skade.

Den 30. september 2017 indtraf der et havari med en fransk registreret Airbus A380 under overflyvning af den sydlige del af Grønland. Under overflyvningen havarede den ene af flyets fire motorer. Efter motorhavariet fortsatte flyet til Goose Bay i Canada, hvor det foretog en sikkerhedslanding.

Jævnfør lov om luftfart § 136 stk. 2 og ICAO Annex 13 kapitel 5.1.2 delegerede Havarikommissionen undersøgelsen til den franske havarikommission Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA). Begrundelsen for delegeringen til BEA var, at Frankrig var flyets registreringsland, flyoperatørens hjemland, flyets designland og fabrikationsland af flyet, samt at flyet ikke længere befandt sig på grønlandsk eller dansk territorium.

BEA accepterede delegeringen i henhold til ICAO Annex 13 standarder og praksisser, efter hvilke Havarikommissionen udpegede en akkrediteret repræsentant til at assistere BEA. BEA fik dermed den officielle undersøgelsesforpligtigelse, herunder udarbejdelse af undersøgelsesrapport, og Havarikommissionens forpligtigelse blev at assistere BEA med undersøgelsen.

Da motordelene befandt sig på grønlandsk territorium, havde Havarikommissionen forpligtigelsen til at eftersøge, lokalisere og bjærge dele om muligt.





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

---

I 2018 og 2019 blev der gennemført flere eftersøgninger fra luften og fra jorden, hvorunder flere motordele blev lokaliseret og bjærget.

Ingen af de essentielle motordele blevet lokaliseret førend den 23. maj 2019. Det var dog ikke muligt at bjærge den lokaliseret del på grund af vejrforholdene.

Den 30. juni blev motordelen bjærget og fløjet til Narsarsuaq, hvorefter den efterfølgende blev overleveret til den franske havarikommision for den videre undersøgelse.

Havarikommisionens delopgave med lokaliseringen og bjærgning var omfangsrig, og den optog en del ressourcer i de knap to år, som opgaven varede. Hele undersøgelsen var et samarbejdet mellem tre havarikommisioner; den franske havarikommision BEA, den amerikanske havarikommision NTSB og den danske havarikommision.

Den foreløbige konklusion af de videre undersøgelser af motordelen peger i retning af udmattelsesrevner i motordelens struktur, men den endelige konklusion vil først være at finde i den franske havarikommisions rapport, som forventes offentliggjort medio 2020.

### Jernbane

Der indtraf to større alvorlige ulykker<sup>1</sup> inden for jernbaneområdet i 2019.

Den 2. januar 2019 kolliderede et passagertog på vej mod København med en sættevognstrailer fra et modkørende godstog på Storebæltsbroen. Sættevognstraileren var blæst af den forreste lomnevogn på det modkørende godstog.

Ved ulykken omkom otte passagerer og 18 blev sårede, heraf fire alvorligt, og det var dermed den største togulykke i de seneste 30 år.

I de første uger efter ulykken deltog alle medarbejdere i Havarikommisionen i undersøgelsesarbejdet, og gennem resten af 2019 indgik fire havariundersøgere i undersøgelsesarbejdet. Havarikommisionens undersøgelsesrapport om ulykken blev offentliggjort den 18. december 2019.

Den 6. juli 2019 kørte en personbil med en norsk familie ud foran et letbanetog ved Trustrup mellem Århus og Grenå, og to personer omkom ved ulykken. Undersøgelsen af ulykken pågår fortsat og forventes afsluttet i 2020.

---

<sup>1</sup> Alvorlige ulykker er defineret i Jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 3 I).



## Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

### Hovedkonti

Havarikommisjonen har én hovedkonto, der aflægges årsrapport for: §28.12.03 Havarikommisjonen for Civil Luftfart og Jernbane (*Driftsbevilling*).

De økonomiske hovedtal for Havarikommisjonen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommisjonen havde en finanslovsbevilling for 2019 på 11,6 mio. kr. samt en tillægsbevilling på 3,9 mio. kr.

Havarikommisjonen havde i 2019 et nettoforbrug (før finansielle poster) på 18,9 mio. kr.

<b>Tabel 1</b>			
<b>Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal</b>			
(mio. kr.)	2018	2019	2020
<b>Resultatopgørelse</b>			
Ordinære driftsindtægter	-12,3	-15,5	-11,8
Ordinære driftsomkostninger	15,8	18,9	13,9
Resultat af ordinære drift	3,5	3,4	2,1
Resultat før finansielle poster	3,3	3,2	
Årets resultat	3,7	3,3	
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver i alt	0,1	0,3	0
Omsætningsaktiver	1,0	0,9	
Egenkapital	-4,0	-0,6	0,0
Langfristet gæld	-0,8	-0,1	
Kortfristet gæld	-3,2	-3,3	
<b>Finansielle nøgletal</b>			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	12,3	3,6	0
Bevillingsandel	100	100	
<b>Udvalgte KPI'er</b>			
Overholdelse af betalingsfrister	75,0	82,0	-
<b>Personaleoplysninger</b>			
Antal årsværk (ultimo)	8	8,4	8,4
Årsværkspris	0,9	1,0	1,0



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 2**

**Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03**

	(Mio. kr.)	Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
<b>I alt</b>	<b>Udgifter</b>	<b>11,6</b>	<b>3,9</b>	<b>15,5</b>	<b>19,0</b>	<b>0</b>
	<b>Indtægter</b>	-	-	-	<b>-0,2<sup>2</sup></b>	-

### 2.3 Kerneopgaver og ressourcer

Havarikommissionen er en uafhængig statslig organisation under Transport- og Boligministeriet.

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelse af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt om nødvendigt i sikkerhedsanbefalinger primært til sikkerhedsmyndigheder. Inden for begge transportformer indgår Havarikommissionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde, der omfatter rapportering, gensidig støtte og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

Havarikommissionen varetager også de opgaver, der relaterer sig til styring, rapportering, formidling, samarbejde mv. for sådanne statslige institutioner.

Havarikommissionen er EU-konform, hvilket betyder, at Havarikommissionen efterlever de undersøgelsesforpligtigelser, der er pålagt kommissionen gennem jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF) og EU-forordning 996/2010 (luftfartsområdet). På luftfartsområdet følges samtidig de internationale standarder og anbefalet praksis for undersøgelser af flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser.

Havarikommissionen er med til at sikre, at dansk transport inden for luftfart og jernbane samt transport med luftfart og jernbane inden for rigsfællesskabet foregår på en sikker og tryk måde, som alle kan have tillid til.

Havarikommissionens opgaver er fastlagt i henholdsvis lov om luftfart (lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13/10/2017) og lov om jernbane (lov nr. 686/05/2015).

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser inden for luftfart og jernbane forebygge lignende havarier, ulykker og hændelser for derigennem at højne sikkerheden, og om nødvendigt fremsætter kommissionen sikkerhedsanbefalinger.

Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse omfatter rigsfællesskabet Danmark, Grønland og Færøerne. Hvis dansk transportmateriel eller danske statsborgere er involveret i havarier,

<sup>2</sup> Indtægten er fra betaling af udestående fra tidligere ansatte.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

ulykker og hændelser i udlandet, eller andre særlige forhold gør sig gældende, kan Havarikommisionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed, jævnfør ICAO Annex 13 og EU's jernbanesikkerhedsdirektiv.

Undersøgelser kræver et samspil mellem alle involverede myndigheder, men det er samtidig vigtigt, at der ikke rejses tvivl om Havarikommisionens uvildighed og integritet. Åbenhed om Havarikommisionens arbejde, metodikker og resultater kan medvirke til et godt samspil. Samspillet er i stigende grad internationalt, hvor Europa-Kommisionen, den europæiske luftfartsmyndighed EASA og FN's organisation for civil luftfart, ICAO, spiller en voksende rolle på luftfartsområdet, og Europa-Kommisionen samt det europæiske jernbaneagentur ERA på jernbaneområdet.

Havarikommisionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar. Undersøgelserne og resultaterne har udelukkende et forebyggende sigte med henblik på at undgå lignende havarier, ulykker og hændelser i fremtiden og at forbedre sikkerheden inden for transport med luftfart og jernbane.

Havarikommisionens otte årsværk er fordelt således, at jernbaneenheden har to undersøgelsesårsværk, luftfartsenheden fem undersøgelsesårsværk og sekretariatet ét årsværk. Ud over de otte årsværk har Havarikommisionen en fleksjobmedarbejder ansat på 12 timer ugentligt.

Som del af Havarikommisionens beredskab er der en vagtordning uden for normal arbejdstid, hvor underretninger vedr. luftfart og jernbane bliver håndteret af en fælles vagthavende undersøger fra enten luftfarts- eller jernbaneenheden.

Havarikommisionen kan ved behov supplere sine faste undersøgelsesressourcer med brug af eksterne konsulenter benævnt særlige sagkyndige.

Havarikommisionen har kontorfaciliteter i Ringsted og undersøgelsesfaciliteter i Roskilde. Der er et igangværende projekt med at samle faciliteterne i Ringsted. Løsningsmuligheder holdes løbende op imod nuværende faciliteter og afledte økonomiske konsekvenser.

### Skematisk oversigt

Ved opdeling af bevilling i nedenstående skema er omkostningerne fordelt på de to faglige enheder hhv. luftfart og jernbane, mens øvrige omkostninger til ejendom, IT, ledelse, administration, hjælpefunktioner mv. er samlet i en post.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 3

### Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Hjælpefunktioner samt generel ledelse og administration	-5,9	-0,2	6,1	0,0
Undersøgelser m.v. luftfart	-3,6	-1,6	8,5	0,0
Undersøgelser m.v. jernbane	-2,1	-2,3	4,4	0,0
<b>I alt</b>	<b>-11,6</b>	<b>-4,1</b>	<b>19,0</b>	<b>0,0</b>

## 2.4 Målrapportering

I 2019 var Havarikommissionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2019-2022" mellem Havarikommissionen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement, og Havarikommissionens målrapportering foretages i henhold til denne mål- og resultatplan.

### Effektiv gennemførelse af undersøgelser

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at der i målet ligger der to bestræbelser; at være effektiv i gennemførelsen af undersøgelserne og at gennemføre dem inden for 12 måneder, så undersøgelsesresultatet er aktuelt og får så afgørende betydning for forebyggelsen af lignende havarier, ulykker og hændelser som muligt.

Mål 2.1.1	Leverer luftfartsundersøgelsesresultater inden for 12 måneder		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %

Mål 2.1.2	Leverer jernbaneundersøgelsesresultater inden for 12 måneder		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### Opfølgning på ICAO audit

Af mål- og resultatplanen fremgår det, at der ved ICAO audit i 2018 blev afdækket 18 ikke-kritiske punkter. I den efterfølgende Corrective Action Plan (CAP) var den forventede tidshorisont for behandling af punkterne sat til tre år.

Mål 2.3	Opfølgning på ICAO audit		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ICAO audit. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	33 %	15 - 33 %	Under 15 %

### Opfølgning på ERA Peer Review

Af mål- og resultatplanen fremgår det, at der ved ERA Peer Review i 2018 blev afdækket fire ikke-kritiske hovedpunkter. Da ingen af punkterne var kritiske, så blev den forventede tidshorisont for gennemførelse sat til tre år.

Mål 2.4	Opfølgning på ERA peer-review		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ERA peer-review. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	33 %	15 - 33 %	Under 15 %



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### Målrapportering 1. del: Oversigt over årets resultatopfyldelse

Tabel 4

#### Årets resultatopfyldelse for effektiv gennemførelse af undersøgelser

Opgave	Resultatkrav	Opnåede resultat	Grad af målopfyldelse
Luftfart	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	87,5 %	Fuld opfyldelse
Jernbane	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	100 %	Fuld opfyldelse

#### Uddybende analyser og vurderinger

Procentdel af rapporter der opfylder mål om rapportering indenfor 12 måneder.	Offentliggjorte redegørelser / rapporter indenfor 12 mdr.	
	Afsluttede sager i 2019	
Luftfart	7	87,5 %
	8	
Jernbane	5	100 %
	5	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 87,5 procent, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet.

For Jernbaneenheden blev resultatkravet, med ligeledes 100 procent af rapporterne udsendt inden for 12 måneder efter hændelsestidspunktet, fuldt opfyldt.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### Årets resultatopfyldelse for opfølgning på ICAO audit

Tre ud af 18 punkter blev færdigbehandlet i 2019, hvilket gav 16,7 procent færdiggjorte punkter i forhold til de samlede 18 punkter. Dermed blev resultatmålet kun delvist opfyldt.

Mål 2.3	Opfølgning på ICAO audit		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ICAO audit. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2019	33 %	15 – 33 %	Under 15 %

### Uddybende analyser og vurderinger

På grund af en omfordeling af organisationens ressourcer til gennemførelse af den alvorlige togulykke på Storebæltsbroen 2. januar 2019, blev arbejdet med opfølgningen på ICAO auditten nedprioriteret. Denne prioritering blev foretaget ud fra den betragtning, at ingen af punkterne var kritiske og at det stadigvæk kan forventes at kunne færdiggøre alle punkterne inden for de fastsatte tre år.

### Årets resultatopfyldelse for opfølgning på ERA Peer Review

To ud af fire hovedpunkter blev færdigbehandlet i 2019, hvilket gav 50 procent færdiggjorte punkter i forhold til de samlede fire punkter. Dermed blev resultatmålet fuldt opfyldt.

Mål 2.4	Opfølgning på ERA peer-review		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ERA peer-review. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2019	33 %	15 – 33 %	Under 15 %

### Uddybende analyser og vurderinger

De to udestående hovedpunkter vedrører dansk jernbanelovgivning og ressourcerne i jernbaneenheden.

Det punkt, der vedrører jernbanelovgivningen, er forberedt og medtages i Transport- og Boligministeriets næstkommende revidering af jernbaneloven.

Omkring ressourcerne i jernbaneenheden så vurderede ERA, at jernbaneenhedens ressourcer burde opnormeres. Begrundelserne for en opnormering var flere og blandt de væsentligste begrundelser var, at sikre og bibeholde viden i enheden, at skabe mulighed for opfølgende uddannelse, deltagelse i internationalt arbejde og minimere risikoen for tab eller manglende nødvendig faglig viden i en længere periode. Havarikommissionen kan tilslutte sig ERA vurdering, og det er ledelsens vurdering, at opnormering med ét jernbaneundersøgelsesårsværk vil kunne løse den





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

faglig fremtidige udfordring. Havarikommisionen er i dialog med Transport- og Boligministeriet herom.

### 2.5 Forventninger til det kommende år

Ved udgangen af 2019 indeholdte Havarikommisionen undersøgelsesportefølje otte åbne luftfartsundersøgelsessager og fire åbne jernbaneundersøgelsessager. Det er forventningen, at disse sager kan færdiggøres inden for 12 måneder ved et normalt antal tilkomne undersøgelsessager i 2020.

Det forventes også at målet for opfølgning på ICAO audit kan opfyldes fuldt ud for 2020 trods den delvise opfyldelse af målet i 2019.

I 2020 har Havarikommisionen flere mindre projekter. Her kan nævnes udskiftning af kommissionens to tjenestekøretøjer, opfølgende sikkerhedskursus for undersøgere vedrørende færden på havari-/ulykkessteder og samling af undersøgelsesfaciliteter i Ringsted.

**Tabel 5**

**Forventninger til det kommende år.**

	<b>Regnskab 2019</b>	<b>Grundbudget 2020</b>
Bevilling og øvrige Indtægter	-15,7	-11,8
Udgifter	19,0	13,9
<b>Resultat</b>	<b>3,3</b>	<b>2,1</b>

Havarikommisionens største udgifter er faste omkostninger til ordinær drift og lønsum. De variable omkostninger, der opstår i forbindelse med undersøgelser, er jævnt fordelt ud fra erfaringer om, at tidspunkt, omfang og økonomisk belastning ikke kan forudses.

Når Havarikommisionen iværksætter en undersøgelse vil det på den ene side aflede ekstra omkostninger til undersøgelsen, og på den anden side vil der være andre aktiviteter, som bliver udskudt eller aflyst. Det vil resultere i afvigelser af større eller mindre omfang.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### 3. Regnskab

Årsrapporten omfatter regnskab for §28.12.03 Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (driftsbevilling).

Regnskabet aflægges i henhold til Finansministeriets Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen af 27. februar 2018 (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (december 2019) lagt til grund for Havarikommisionens årsrapport.

#### 3.1 Anvendte regnskabspraksis

Årsrapporten er udarbejdet efter de almindelige regnskabsprincipper, der anvendes for udarbejdelse af statsregnskabet. Regnskabspraksis tager udgangspunkt i de seneste regnskabsprincipper og procesvejledninger som Moderniseringsstyrelsen har udarbejdet.

Regnskabsdata for året og tidligere år er opgjort i løbende priser. De materielle anlægsaktiver ansættes – efter almindelig praksis – til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger, og afskrives lineært over en periode på minimum tre år. Havarikommisionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.

Havarikommisionens bevilling er optaget under finanslovens ministerområde 28, Transport- og Boligministeriet, Aktivitetsområde 28.12. Tilsyn og kommissioner, Hovedkonto 28.12.03 Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (driftsbevilling).

Havarikommisionen har indgået kundeaftale med Økonomistyreisens Servicecenter (ØSC)/ Statens Administration. Der er ingen afvigelser fra standard opgavesplittet.

#### Havarikommisionen

- foretager ikke regnskabsmæssige registreringer for andre institutioner
- råder ikke over aktiver eller passiver, som ikke er statsmidler
- er ikke momsregistreret hos skat
- udfører ikke indtægtsdækket virksomhed, tilskudsfinansierede aktiviteter eller andre former for indtægtsfinansierede aktiviteter
- opkræver ikke afgifter eller gebyrer

Havarikommisionen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet.

Havarikommisionen anvender følgende af de af Moderniseringsstyrelsen leverede og administrerede IT-systemer:

- IndFak2 & RejsUd2
- Navision
- LDV
- Statens Lønssystem (SLS)
- Statens Koncern System (SKS)
- Statens Koncern Betalinger (SKB)
- Danske Business Online



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Hvert år udarbejdes der budget for Havarikommisionens arbejde. Budgettet skal sikre, at Havarikommisionen udfører sine opgaver og når sine mål.

I løbet af året foretages der løbende opfølgning på budgettet og målene, så der kan nås at iværksætte korrigerende handlinger i tide.

Alle regnskabsmæssige opgaver i Havarikommisionen er forankret i sekretariatet. Havarikommisionen har indgået aftale med ØSC/Statens Administration med de deraf følgende konsekvenser for regnskabsområdet.

Ved ansvars- og kompetencefordelingen tages højde for, at der skal være en betryggende intern kontrol med de enkelte opgaver.

I det omfang statens systemer ikke understøtter godkendelse, anvendes, i videst muligt omfang, e-mail som dokumentation for godkendelse.

Havarikommisionen betjenes af ØSC jf. kundeaftale, og ØSC varetager dermed den regnskabsmæssige registrering.

Havarikommisionens regnskabsmæssige registreringer er tilrettelagt i overensstemmelse med reglerne i regnskabsbekendtgørelsens kap. 6 og foretages i overensstemmelse med bevillingslovene og Statens Kontoplan.

### 3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)

Tabel 6

#### Resultatopgørelse

	(mio. kr.)	2018	2019	2020
Note	<b>Ordinære driftsindtægter</b>			
	Bevilling	-12,3	-15,5	-11,8
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	
	Eksternt salg af varer og tjenester	0	0	
	Internt salg af varer og tjenester	0	0	
	Tilskud til egen drift	0	0	
	Gebyrer	0	0	
	<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>	<b>-12,3</b>	<b>-15,5</b>	<b>-11,8</b>
	<b>Ordinære driftsomkostninger</b>			
	Ændring i lagre	0	0	
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	1,2	1,1	1,3
	<b>Forbrugsomkostninger i alt</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>
	<b>Personaleomkostninger</b>			
	Lønninger	6,6	7,0	7,4
	Pension	1,0	1,1	1,4
	Lønrefusion	-0,3	-0,1	
	Andre personaleomkostninger	2,5	0	



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>9,9</b>	<b>8,0</b>	<b>8,8</b>
Af- og nedskrivninger	0,1	0	
Internt køb af varer og tjenesteydelser	0,3	3,4	0,6
Andre ordinære driftsomkostninger i alt	4,2	6,3	2,8
<b>Ordinære driftsomkostninger i alt</b>	<b>15,8</b>	<b>18,9<sup>3</sup></b>	<b>10,7</b>
<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>0</b>	<b>3,4</b>	<b>-0,8</b>
<b>Andre driftsposter</b>			
Andre driftsindtægter	-0,1	-0,2	0,0
Andre driftsomkostninger	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>3,4</b>		
<b>Finansielle poster</b>			
Finansielle indtægter	0	0	0
Finansielle omkostninger	0,4	0,1	0,1
<b>Resultat før ekstraordinære poster</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
<b>Ekstraordinære poster</b>			
Ekstraordinære indtægter	0	0	0
Ekstraordinære omkostninger	0	0	0
<b>Årets resultat</b>	<b>3,7</b>	<b>3,3</b>	<b>2,1</b>

Der var ved grundbudgettet 2019 budgetteret med et merforbrug på 4,7 mio. kr. i forhold til bevillingen på 11,6 mio. kr. Dette blev løbende igennem året reguleret yderligere grundet undersøgelsesomkostninger. Merforbruget var ved udgiftsopfølgning 3 reguleret til et budgetteret merforbrug på 7,6 mio. kr. Havarikommissionen har i 2019 modtaget en tillægsbevilling på 3,9 mio. kr.

<sup>3</sup> Difference skyldes afrunding



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 7**

### Resultatdisponering

Ved årsafslutningen for 2018 blev der ved en fejl ikke foretaget en resultatdisponering, hvilket der blev korrigeret for i 2019. Denne korrektion på 3,7 mio. kr. har medført en fejl i dette års resultatdisponering. Samtidig er der blevet bogført 419,99 kr. efter lukning af regnskabet for 2019, hvilket ligeledes giver en afvigelse. Hvorfor beløbet for disponeret overført overskud ikke er korrekt. Tabellen viser således tallene som de ser ud i SKS.

<i>(mio. kr.)</i>	<b>2019</b>
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	-7,1

### 3.3 Balance

Havarikommisionens balance viser Havarikommisionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2019.



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

## Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2018	2019	Note	Passiver (tusind kr.)	2018	2019
	<b>Anlægsaktiver</b>				<b>Egenkapital</b>		
1	Immaterielle anlægs-aktiver				Reguleret egenkapital (startkapital)	-264	-264
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0	0		Opskrivninger	0	0
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0	0		Reserveret egenkapital	0	0
	Udviklingsprojekter under opførelse	0	0		Bortfald	0	0
	<b>Immaterielle anlægs-aktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		Udbytte til staten	0	0
2	Materielle anlægsaktiver				Overført overskud	-3.692	-344
	Grunde, arealer og bygninger	73	65		<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-3.956</b>	<b>-608</b>
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og Maskiner	0	0		<b>Hensatte forpligtelser</b>	<b>-1.853</b>	<b>-1.853</b>
	Transportmateriel	0	0				
	Inventar og IT-udstyr	1	0		<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-83	-67
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>74</b>	<b>65</b>		Donationer	0	0
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				Priontetsgæld	0	0
	Statsforskrivning	264	264		Anden langfristet gæld	0	0
	Øvrige finansielle anlægs-aktiver	0	0		<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-83</b>	<b>-67</b>
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>264</b>	<b>264</b>				
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>338</b>	<b>329</b>		<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		
	<b>Omsætningsaktiver</b>				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-2.332	-2.347
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	20	34
	Tilgodehavender	989	949		Skyldige feriepenge	-851	-991
	Periodeafgrænsningsposter	0	0		Reserveret bevilling	0	0
	Værdipapirer	0	0		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	<b>Likvide beholdninger</b>				Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	FF5 Uforrentet konto	10.711	7.719		<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-3.163</b>	<b>-3.305</b>
	FF7 Finansieringskonto	-2.984	-3.164				
	Andre likvider	0	0		<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-3.246</b>	<b>-3.372</b>
	<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>7.728</b>	<b>4.555</b>				
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>8.717</b>	<b>5.504</b>		<b>Passiver i alt</b>	<b>-9.055</b>	<b>-5.833</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>9.055</b>	<b>5.833</b>				

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



**Havarikommisionen**  
Accident Investigation Board Denmark

### 3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommisionens egenkapital blev ultimo 2020 formindsket med det negative resultatet for både 2018 og 2019 på i alt 7,1 mio. kr.

**Tabel 9**

#### Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo 2019 (tusind kr.)	2018	2019
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
+Ændring i reguleret egenkapital	0	0
<b>Reguleret egenkapital ultimo</b>	<b>-264</b>	<b>-264</b>
Opskrivninger primo	0	0
+Ændring i opskrivninger	0	0
<b>Opskrivninger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Reserveret egenkapital primo	0	0
+Ændring i reserveret egenkapital	0	0
<b>Reserveret egenkapital, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overført overskud primo	-7.410	-3.692
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	3.718	3.348
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
<b>Overført overskud ultimo</b>	<b>-3.692</b>	<b>-344</b>
<b>Egenkapital ultimo 2019</b>	<b>-3.956</b>	<b>-608</b>

### 3.5 Likviditet og låneramme

**Tabel 10**

#### Udnyttelse af låneramme

Mio. kr.	2019
Sum af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0,1
Låneramme	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	3,6

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommisionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2019.

### 3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2019 var på 7,6 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2019 var på 8,0 mio. kr.

Tabel 11

#### Opfølgning på lønsumsloft

(mio. kr.)	2019
Lønsumsloft FL	7,6
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	7,6
Lønforbrug under lønsumsloft	8,0
Difference (mindreforbrug)	-0,4
Akk. opsparing ult. 2017	-0,6
Akk. opsparing ult. 2019	-1,1

På baggrund af regnskabet for 2019 er der ultimo 2019 1,1 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2020.

### 3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommisionens bevillinger og udgifter i 2019 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.

Tabel 12

#### Bevillingsregnskab (§28.12.03)

Hovedkonti	Navn	Bevillings-type	Mio. kr.	Bevilling	Regnskab	Afvi-gelse	Videre-førelse Ultimo
28.12.03	Havari-kommis-sionen	Driftsbe-villing	Udgifter	15,5	19,0	-3,5	0,0
			Indtægter	-	-0,2	-	0,0

Havarikommisionen havde i 2019 et forbrug (efter finansielle poster) på 19,0 mio. kr.





## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 4. Bilag

#### 4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

##### Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har i 2019 ikke foretaget hensættelser.

##### Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

Tabel 14

##### Materielle anlægsaktiver

(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	IT-udstyr	Inventar	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris	1.489	0	393	974	546	68	3.470
Primokorrekationer og flytning ml. bogføringskredse	0	0	0	0	0	0	0
Tilgang	0	0	0	0	0	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31.12.2019</b>	<b>1.489</b>	<b>0</b>	<b>393</b>	<b>974</b>	<b>546</b>	<b>68</b>	<b>3.470</b>
Akkumulerede afskrivninger	-1.425	0	-393	-974	-545	-68	-3.405
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
<b>Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2019</b>	<b>-1.425</b>	<b>0</b>	<b>-393</b>	<b>-974</b>	<b>-545</b>	<b>-68</b>	<b>-3.405</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2019</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65</b>
Årets afskrivninger	-8	0	0	-	-1	0	-9
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
<b>Årets af- og nedskrivninger</b>	<b>-8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### **4.2 Indtægtsdækket virksomhed**

Havarikommissionen har ingen indtægtsdækket virksomhed.

### **4.3 Gebyrfinansieret virksomhed**

Havarikommissionen har ingen gebyrfinansieret virksomhed.

### **4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter**

Havarikommissionen har ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

### **4.5 Forelagte investeringer**

Havarikommissionen har ingen forelagte investeringer.

### **4.6 It-omkostninger**

#### **It-omkostninger**

<b>Sammensætning</b>	<b>(Mio. kr.)</b>
Interne personaleomkostninger til It (it-drift/-vedligehold/-udvikling)	0
It-systemdrift	0,5
It-vedligehold	0,0
It-udviklingsomkostninger	0,0
Udgifter til it-varer til forbrug	0,4
<b>I alt</b>	<b>1,0</b>

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer

### **4.7 Supplerende bilag**

Havarikommissionen har ingen supplerende bilag.